

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Australia: loco Siemens Classe 7100 in esercizio commerciale per la Pacific National

La prima locomotiva Siemens della Classe 7100, costruita dalla Siemens per la Pacific National, il più grande operatore di trasporto merci in Australia, è stata utilizzata sulla rete del Queensland. La Pacific National ha ordinato un totale di 23 locomotive dello stesso tipo, da destinare al trasporto di carbone. Tutte le locomotive saranno costruite e testate nello stabilimento Siemens di Monaco-Allach.

La locomotiva Classe 7100 (fig. 1) è destinata al trasporto pesante: è un materiale di trazione a sei assi, pesa 132 tonnellate e può trainare un convoglio di carri carichi di carbone pari a 12720 t.

In precedenza un treno di tale massa era realizzato mediante trazione/spinta di cinque locomotive convenzionali alimentate a corrente continua, mentre ora può essere operato da tre unità di classe 7100, ognuna erogante 4000 kW ad una velocità massima di 80 km/h. Due unità possono essere utilizzate in trazione, mentre la terza viene posta in spinta/trazione in composizione mediana oppure in spinta. Queste unità di trazione sono equipaggiate con sistema a controllo elettronico di frenatura pneumatica che permette l'arresto di un treno di massa pari a 13000 tonnellate

in 650 m (Siemens Mobility Newsletter, 10 agosto 2009).

FS: missione americana per studiare l'alta velocità italiana

Una delegazione americana delle Commissioni Trasporti del Senato e della Camera dei Rappresentanti (Congresso), del Ministero dei Trasporti e della Federal Railroad Administration è stata in Italia per incontri tecnici e di approfondimento con rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e delle società del Gruppo Finmeccanica (Ansaldo STS e Ansaldo Breda).

Obiettivo della missione è acquisire informazioni sui migliori siste-

mi AV europei, in particolare sul sistema Alta Velocità/Alta Capacità italiano.

I parlamentari e i rappresentanti del Governo americano, partiti oggi da Milano, hanno raggiunto Bologna a bordo del treno ES AV Frecciarossa. Nel corso del viaggio hanno potuto apprezzare le tecnologie e le infrastrutture della nuova linea AV/AC e le potenzialità del convoglio viaggiando in cabina di guida.

Nel Capoluogo delle Due Torri hanno visitato la sede dell'Apparato Centrale Computerizzato (ACC), uno dei sistemi di massimo livello tecnologico per il controllo e la gestione della circolazione ferroviaria. Nella "Torre di controllo", attraverso tecnologie informatiche di ultima generazione, gli operatori gestiscono il traffico ferroviario - linee AV/AC, convenzionali e regionali - in entrata e in uscita dal più importante nodo ferroviario d'Italia.

A Roma, nella Sede di Piazza della Croce Rossa, la delegazione ha incontrato rappresentanti delle Ferrovie dello Stato. Quindi ha effet-



(Fonte Siemens)

Fig. 1 - La loco di classe 7100 delle Siemens alla testa di un trasporto merci.

tuato un sopralluogo a Termini per osservare le opere di riqualificazione e sviluppo commerciale del Terminal capitolino.

La missione della delegazione americana ha un'importanza significativa per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in quanto avviene a pochi mesi dalla presentazione del Presidente americano Barack OBAMA del Piano per lo sviluppo, anche negli Stati Uniti, di una rete ferroviaria ad alta velocità. Un piano che prevede 8 miliardi di dollari di investimento, in due anni (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 13 agosto 2009).

Collegamento nord della Galleria del San Gottardo: affidamento alle FFS

L'accesso da nord alla galleria di base del San Gottardo è "nelle mani" delle FFS. La decisione è stata ratificata dall'Alptransit Gotthard AG, che ha incaricato le FFS di equipaggiare il collegamento della galleria alla linea ferroviaria esistente tra Altdorf e Ersfeld.

Il macroprogetto rappresenterebbe per i responsabili delle FFS uno dei più grandi incarichi mai acquisiti dal gruppo transalpino. I lavori, già iniziati e destinati a terminare nel 2017 lungo la tratta di sei chilometri, prevedono la posa di nove chilometri di binario e venti deviatori, l'adattamento dei sistemi di sicurezza della circolazione, il tutto bloccando l'esercizio sulla tratta una sola volta alla settimana durante la notte per un periodo di quattro ore. I lavori avranno un costo di circa 45 milioni di euro (*Corriere delle FFS*, 9 settembre 2009).

Cisalpino cessa attività, FFS e TRENITALIA tornano a gestire direttamente i treni tra i due paesi

La qualità delle relazioni ferroviarie internazionali, nel traffico viaggiatori sugli assi Nord-Sud tra la

Svizzera e l'Italia, non corrisponde più da tempo alle aspettative dei clienti né alle potenzialità che FFS e TRENITALIA hanno dimostrato di saper esprimere sul proprio territorio, con i rispettivi servizi.

Critiche alla qualità e alle prestazioni di Cisalpino, ritenute troppo spesso insufficienti, sono giunte negli ultimi mesi anche dalle autorità federali, dai cantoni sull'asse del San Gottardo e in territorio italiano.

Eppure, per migliorare in modo costante la qualità del servizio sugli assi Italia-Svizzera, TRENITALIA e le FFS – società azioniste in modo paritario della Cisalpino SA – hanno profuso importanti energie in particolare nel miglioramento dell'affidabilità del materiale rotabile e della puntualità. Nell'ambito del traffico nazionale sia svizzero sia italiano, la Cisalpino SA con le FFS e TRENITALIA sono da mesi impegnate per garantire, nella misura del possibile, la stabilità dell'orario a favore della clientela; sull'asse ferroviario del San Gottardo sono stati a questo fine inseriti treni supplementari.

Queste ed altre misure hanno prodotto lievi miglioramenti. Ciononostante, tutte le parti coinvolte prendono atto che il servizio non raggiunge ancora i livelli di qualità auspicati e condividono la consapevolezza che l'attuale struttura societaria di Cisalpino non permette, in tempi ragionevoli, il conseguimento di tali obiettivi. Dati questi presupposti, le FFS e TRENITALIA hanno deciso di riassumere l'autonoma gestione del traffico internazionale tra i due Paesi, secondo la collaudata gestione del passato e di cessare quindi, dal cambio orario in programma dal prossimo 13 dicembre, l'attività operativa di Cisalpino.

Il nuovo modello di offerta prevede la gestione di tre coppie di treni sul Lötschberg, quattro sul Sempione, di cui una da Venezia, e sette sull'asse del San Gottardo. La responsabilità operativa dei treni passa da una società all'altra al confine tra i due paesi. Le FFS e TRENITALIA

hanno concordemente deciso di sospendere il servizio dei treni notturni tra la Svizzera e l'Italia, a partire dal prossimo cambio orario del 13 dicembre 2009.

La decisione è maturata alla luce del calo costante della domanda, registrato in questi ultimi anni, e in relazione ai livelli di qualità offerti dai treni notturni, non più al passo con i tempi. I servizi notturni negli ultimi anni hanno sofferto la concorrenza del traffico ferroviario diurno sull'asse Nord-Sud, perdendo progressivamente di attrattiva.

Oggi infatti i collegamenti diurni presentano un'offerta più ricca e interessante rispetto al passato e i tempi di percorrenza sono diventati più brevi. L'accordo tra TRENITALIA e le FFS disciplina pure la ripartizione dell'attuale flotta della Cisalpino. Dell'attuale flotta di ETR 470 composta da nove treni, TRENITALIA riprende cinque composizioni, quattro le FFS. La flotta dei 14 nuovi treni ETR-610 sarà suddivisa a metà tra le due società ferroviarie. Dal cambio orario l'intera flotta di 9 treni ETR-470 sarà utilizzata sull'asse del San Gottardo.

Per garantire la massima stabilità d'orario è prevista la sosta di due composizioni di riserva: una presso la stazione di Milano Centrale, l'altra in quella di Zurigo. I convogli di riserva saranno impiegati in caso d'importanti ritardi dei treni in circolazione. La flotta dei nuovi treni ETR 610 entrerà in regolare esercizio da metà dicembre 2009 sull'asse del Sempione e quello del Lötschberg.

Le FFS e TRENITALIA si impegneranno a incrementare sensibilmente la qualità dell'offerta ferroviaria tra la l'Italia e la Svizzera, portandola ad un livello che corrisponda alle legittime attese della clientela. Le due Società sono consapevoli che la partita si giocherà soprattutto sui fronti della qualità e disponibilità del materiale rotabile, oltre che sull'attenta gestione delle tracce orarie lungo i trafficatissimi assi ferro-

NOTIZIARI

viari Nord-Sud che uniscono i due Paesi. Sono entrambi fronti delicati, oggetto di importanti interventi e investimenti che produrranno risultati nel tempo.

Ai circa quaranta collaboratori di Cisalpino verrà offerta un'opportunità di impiego presso le case madri in Svizzera e Italia, nel rispetto delle vigenti normative nazionali. In questo modo saranno mantenuti i posti di lavoro e assicurato il patrimonio di conoscenze acquisito.

(Comunicato stampa congiunto SBB-CFF-FFS e Gruppo Ferrovie dello Stato, 25 settembre 2009).

TRASPORTI COMBINATI

Primo semestre 2009 per Hupac: trasporto combinato stabile a un livello più basso

“Ormai dovremmo aver raggiunto il fondo”, dichiara B. KUNZ, direttore dell'operatore del trasporto combinato Hupac con sede a Chiasso. Nel primo semestre 2009 l'azienda ha trasportato 292.426 spedizioni stradali su rotaia, pari ad una riduzione del 21,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Negli ultimi mesi il traffico si è stabilizzato a un livello più basso del 15% rispetto all'anno scorso. Positivi sono stati gli effetti dei programmi congiunturali elaborati con le ferrovie e ora introdotti anche dall'Ufficio federale dei trasporti. “Siamo sulla strada giusta”, assicura KUNZ.

Della riduzione del volume di traffico hanno risentito in modo ugualmente pesante tutti i segmenti di traffico, ad eccezione del traffico transalpino attraverso l'Austria che grazie alla nuova relazione tra Taulov (Danimarca) e Verona ha registrato un incremento del 40,9% (fig. 2). Al contrario, il trend di sviluppo dell'Autostrada Viaggiante, che a causa delle opere di risanamento

Andamento del traffico 1° semestre 2009		gen.-giu. 2009	gen.-giu. 2008	Variazione in %
Numero di spedizioni stradali		2009	2008	
Shuttle Net	Transalpino via CH	187.859	246.625	-23,8
	Transalpino via A	10.346	7.341	40,9
Transalpino totale		198.205	253.966	-22,0
Non transalpino		89.421	111.883	-20,1
Shuttle Net totale		287.626	365.849	-21,4
Autostrada Viaggiante		4.800	8.702	-44,8
Traffico totale		292.426	374.551	-21,9

(Fonte Hupac)

Fig. 2 – Dati Traffico Hupac.

della galleria Monte Olimpino transita con una sola coppia di treni al giorno, è fortemente negativo.

Nonostante il crollo del traffico, Hupac mantiene in funzione la rete per l'ecologico trasporto combinato in tutti i principali mercati. In alcuni segmenti sono stati addirittura introdotti nuovi collegamenti, come ad esempio tra Anversa e Spagna/Portogallo. Alla fine di luglio l'asse est-ovest è stato potenziato con tre partenze settimanali tra Schwarzheide (Dresda) e Wrocław. Di conseguenza la regione sud-occidentale della Polonia, un'area economica in forte espansione, beneficerà di collegamenti regolari con Duisburg, Rotterdam, Anversa, Zeebrugge e Busto Arsizio attraverso l'hub di Schwarzheide.

Il trasporto combinato sfrutta in modo ottimale i vantaggi del vettore strada e quelli del vettore ferrovia: le grandi distanze sono coperte con la ferrovia, mentre la distribuzione al dettaglio avviene su strada. Minor inquinamento, maggiore efficienza energetica ed elevata sicurezza sono i principali vantaggi strategici del trasporto combinato, destinati ad assumere un ruolo sempre più importante in futuro. “Nonostante la crisi ci assicuriamo già oggi le capacità per il domani”, sottolinea B. KUNZ. Ed infatti gli investimenti nelle infrastrutture terminalistiche procedono come da programma. Il HTA Hupac Terminal Antwerp sarà aperto al traffico all'inizio del 2010, mentre poco dopo sarà la volta del terminal Combi-

nant, situato anch'esso ad Anversa, che vede la partecipazione di Hupac, BASF e IFB (Comunicato stampa Hupac, 30 luglio 2009).

INDUSTRIA

Materiale Alstom per la metro di Brasilia

L'operatore metropolitano di Brasilia, Metro-DF, ha affidato ad Alstom la fornitura di 48 convogli a quattro moduli Metropolis e l'installazione del sistema automatico di esercizio (ATO). Il valore del contratto ammonta a 110 milioni di euro. La rete metro dovrà essere estesa a 47 km ed il numero di stazioni salirà da 21 a 29. L'installazione del sistema ATO, che sarà integrato anche sull'esistente materiale rotabile costituita da 20 treni, permetterà fondamentalmente una riduzione da 4,5 a 3 minuti del distanziamento tra convogli, aumentando la capacità a 300.000 passeggeri al giorno (International Railway Journal, 01 settembre 2009 e comunicato stampa Alstom).

Infrastruttura cinese in Venezuela

China Railway Group, una controllata della China Railway Engineering Corporation, ha acquisito un contratto del valore di 7,5 miliardi di dollari dalla IFE, l'ente statale delle ferrovie venezuelane. Il contratto prevede la costruzione di



Fig. 3 - La costruenda Rete Ferroviaria Nazionale venezuelana.

468 km di infrastruttura (fig. 3) ferroviaria per un esercizio a 220 km/h che attraversa il Paese da est ad ovest. Il progetto sarà finanziato dal Fondo Strategico Cina-Venezuela, che è stato stabilito per finanziare progetti in ambito dei trasporti, dell'energia e dell'agricoltura.

La linea avrà inizio a Tinaco ed attraverserà El Pao, El Sombrero e Zaraza, raggiungendo Anaco, nello stato dell'Anzoategui. L'apertura dell'esercizio è prevista nella prima metà del 2012, con una capacità prevista di 5,8 milioni di passeggeri e 9,8 milioni di t di merci all'anno.

La linea si collegherà a due linee che hanno direzione nord-sud e sono in costruzione, nella cittadina di Ortiz per la prima linea, e di Chaguaramas, per la seconda andando così a realizzare una parte cospicua della pianificazione a lungo termine della IFE che prevede lo sviluppo di una vera e propria rete ferroviaria nazionale (*International Railway Journal*, 01 settembre 2009).

VARIE

SBB Cargo avvia la collaborazione con "myclimate"

Per poter offrire ai propri clienti trasporti su rotaia ad impatto zero, la società svizzera ha sviluppato un accordo con la fondazione "myclimate", una delle principali organizzazioni mondiali volte alla realizzazione di programmi di compensazione delle emissioni di CO₂.

Secondo i termini dell'accordo, per tutti i clienti SBB Cargo aderenti al programma di compensazione, sarà rilasciato un certificato ufficiale che li autorizzerà a contrassegnare i propri trasporti ferroviari con il marchio «klimaneutral-climate neutral» di "myclimate". Una certificazione che testimonia l'impegno delle società nei confronti della salvaguardia del clima e della tutela dell'ambiente.

I gas serra non conoscono limiti geografici. Non ha alcuna importanza il luogo in cui i gas nocivi vengono prodotti, essi hanno conseguenze sull'equilibrio climatico dell'intero pia-

neta. Per lo stesso motivo, quindi, «risulta possibile neutralizzare le emissioni di gas serra che non possono essere evitate mediante interventi di tutela climatica anche altrove», spiega J. LOOSLI, direttore della divisione Carbon Management Services di myclimate a Zurigo. «Sulla base di queste premesse e in collaborazione con myclimate, abbiamo elaborato un procedimento grazie al quale siamo in grado di garantire ai clienti di SBB Cargo un sistema di trasporti su rotaia dall'impatto completamente neutrale», sottolinea N. PERRIN, direttore di SBB Cargo.

Metodo di calcolo combinato. Contrariamente ad altre iniziative analoghe, il progetto di SBB Cargo tiene conto di tutte le emissioni nocive sviluppate all'interno dell'intero ciclo di vita del trasporto. Il calcolo è effettuato grazie al software EcoTransIT, già impiegato nella redazione dei resoconti individuali per i clienti SBB Cargo, e che fornisce un dettagliato resoconto individuale sulle emissioni inquinanti prodotte dal trasporto delle merci e calcolato sulla base di molteplici parametri: dal mezzo di trasporto adoperato alla lunghezza della tratta o alla quantità della merce trasportata.

In questo modo i clienti possono confrontare l'impatto ambientale dei diversi sistemi di trasporto e apprezzare i vantaggi ecologici offerti dalla ferrovia.

Gli esperti di "myclimate" integrano le informazioni fornite da EcoTransIT con i dati di ecoinvent, la più importante banca dati a livello mondiale per i dati relativi ai bilanci ecologici di istituzioni, aziende, costruzioni e trasporti. Ecoinvent, oltre a calcolare i gas prodotti dalle locomotive in fase di manovra o in movimento ma in tratte brevi, tiene conto anche delle emissioni di CO₂ prodotte dalla fabbricazione stessa delle locomotive e dei vagoni, fino a calcolare addirittura la quantità di gas prodotti dalla realizzazione, la manutenzione e lo smantellamento dell'intera rete ferroviaria (es. binari, ponti, gallerie, ecc...) (*Comunicato stampa SBB Cargo*, 28 settembre 2009).